

DIE WALLISER ALPENPÄSSE IM MITTELALTER¹

von *Louis Carlen*

Verschiedene Einteilungskriterien sind möglich, um über die Walliser Alpenpässe im Mittelalter zu sprechen: man könnte sie nach ihrer Bedeutung gliedern oder nach dem Alter, da sie geschichtlich erscheinen, oder nach der Kontinuität zur Römerzeit. Auch eine Einteilung auf Grund des Forschungsstandes, bei dem die Untersuchung von Zollrechnungen und Zollregistern der savoyischen Verwaltung bedeutsam ist, wäre denkbar. Wir wählen ein geographisches Einteilungsprinzip, das nicht zum vornherein eine Wertung darstellt, und wandern vom obersten Teil des Wallis zum untersten, das heisst also für das Haupttal, so wie die Rhone fliesst.

Die Alpenpässe hatten für das Wallis eine ungeheure Bedeutung, einzelne sind auch heute wichtig. Sie waren der Schlüssel zum Land Wallis, die offenen Türen, die Verkehr und Handel ermöglichten², aber auch Gedanken aus Nord und Süd offen standen³. Die Alpenpässe begründeten eine strategische Stellung des Landes, die seine Politik mitbestimmte, aber auch die Politik der Mächte im Abendland. Die Pässe waren und sind ein Wirtschaftsfaktor.

23 Pässe führen ins Wallis. Einer öffnet sich gegen Osten, 12 führen nach Süden, 5 gehen nach Norden, 5 verbinden im Innern des Landes. Auch hochgelegene Pässe waren im Mittelalter rege begangen, wie archäologische und urkundliche Zeugnisse belegen. Die im Laufe der Zeit erfolgten Verschlechterungen des Klimas⁴ bewirkten einen Rückgang des Verkehrs.

1 Vortrag gehalten am 16. September 1994 an der Internationalen Walser Studientagung in Pomatt.

Vor allem seit dem 16. Jahrhundert finden die Walliser Alpenpässe auch Beachtung im kartographischen Bild, wenn wir etwa an die Karten von Ae. Tschudi, S. Münster, G. Schalbetter, J. Stumpf, G. Settala, G. Mercator, A. Lambien, P. Du Val und andere denken⁵. Ebenso gehen sie in die Landesbeschreibungen und Chroniken ein. Ein Beispiel dafür ist die Beschreibung des Landes Wallis von Johannes Stumpf⁶.

- 2 *Jean-François Bergier*, Le trafic à travers les Alpes et les liaisons transalpines du Haut Moyen Age au XVIIe siècle, in: *Le Alpi e l'Europa*, III, Bari 1975, S. 1–72; *Chantal Fournier*, Walliser Pässe und internationaler Verkehr im Mittelalter, in: BWG XVII (1981), S. 453–462; *Herbert Hassinger*, Die Alpenübergänge vom Mont Cenis bis zum Simplon im Spätmittelalter, in: Festschrift Hermann Kellenbenz, I, Bamberg 1978, S. 313–372; *Philipp Kalbermatten*, Forschungsbericht über Literatur, Illustrationen und Quellen des Simplongebietes, Mskr. 1988; Für eine spätere Zeit *Philipp Kalbermatten*, Die Oberwalliser Pässe im 17. Jahrhundert, in: *Louis Carlen/Gabriel Imboden* (Hg.), Kaspar Jodok v. Stockalper und das Wallis, Brig 1991, S. 391–406; *Blandine Kunz*, Der Walliser Passverkehr im Spätmittelalter, Sem.-Arbeit Zürich 1978; *Max Liniger*, A propos des relations transalpines anciennes dans les Alpes pennines, in: *Les Alpes* 57 (1981), S. 30–35; *Alfred Lüthi*, Zermatt und die Hochalpenpässe, BWG XVII (1978), S. 9–134; *Enrico Rizzi* (Hg), Beiträge zur alpinen Passgeschichte. Contributi alla storia dei passi alpini, Anzola d'Ossola 1987; *Samivel*, Les grands passages des Alpes occidentales, Grenoble 1983; *P. Scheffel*, Verkehrsgeschichte der Alpen, Bd. 2, Berlin 1914; *Alois Schulte*, Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien mit Ausschluss von Venedig, Bd. 1, Leipzig 1900; Actes du colloque international sur les cols des Alpes (Antiquité et Moyen Age), Bourg-en-Bresse 1969; – Zum Geographischen: Westermanns Lexikon der Geographie, II, Braunschweig 1969, S. 134, 281, 291 u. IV, Braunschweig 1970, S. 256 f.
- 3 Vgl. z.B. für die Gommer Pässe *Louis Carlen*, Gericht und Gemeinde im Goms, Freiburg 1967, S. 200 ff. Für die kulturellen Wechselwirkungen ist bedeutsam das von *Luigi Alberti*, *Giancesare Rainaldi/ Enrico Rizzi* herausgegebene Werk: *Ossola storia, arte e civiltà*, Anzola d'Ossola 1993.
- 4 Vgl. u.a. *Walter Bircher*, Zur Gletscher- und Klimageschichte des Saastales, Diss. Zürich 1982; *Fritz Scheidegger*, Früher begangene, jetzt vergletscherte Hochalpenpässe, in: *Schweizer Baublatt* 1984, Nr. 53, S. 37–40; *Friedrich Röthlisberger*, Gletscher- und Klimaschwankungen im Raum Zermatt, Ferpectle und Arolla, in: *Die Alpen*, Zeitschrift des SAC, 1976, H. 3/4, S. 59–152.
- 5 *Laura e Giorgio Alprandi*, I Valichi Walser del Monte Moro e di Antrona nelle antiche carte geografiche, in: *Enrico Rizzi* (Hg.), Contributi alla storia dei passi alpini, Anzola d'Ossola 1987, S. 123 ff; *dies.*, Le Grandi Alpi nella cartografia, Ivrea 1974; *Anton Gattlen*, Wallis auf alten Karten. Von den Anfängen bis 1550, in: *Walliser Jahrbuch* 23 (1954), S. 44–52. Vgl. auch *Uta Lindgren* (Hg.), Alpenübergänge vor 1850. Landkarten – Strassen – Verkehr, Stuttgart 1987.
- 6 Dazu *Catherine Santschi*, Stumpf et l'historiographie valaisanne, in: *Vallesia* XXIV (1969), S. 153–210.

I.

Im Osten führt der *Furkapass* (2431 m) aus dem Urserntal ins Wallis⁷. Urgeschichtliche Funde lassen vermuten, dass der Weg über die Furka schon vor dem Eindringen der Römer offen war. Für sie aber wurde der Pass, dessen Name vom Lateinischen "furca" = Gabel, Bergsattel, abzuleiten ist, eine Verbindung zwischen dem Wallis und Rätien, da der römische Kaiser Augustus das Wallis mit anderen Alpengebieten der rätischen Provinz einverleibte.

Im beginnenden 13. Jahrhundert setzte sich das Kloster in Disentis wesentlich aus Walliser Mönchen zusammen, auch bestanden enge Beziehungen zwischen dem Goms und dem Disentiser Klosterstaat. Das lässt vermuten, dass bereits im 12. Jahrhundert der Furkapass reger begangen wurde. Für die nach Ursern und über die Oberaar in die bündnerischen Täler auswandernden Walliser war er im 12. Jahrhundert Durchgangspass.

Die Statuten von Sitten aus dem Jahre 1269 sagen, dass von der "forcla de Conches", eben dem Furkapass, die Waren von oben her ins Wallis kommen. In den eidgenössischen Bündnissen von 1351, 1352, 1358 und 1408 wurde die Bedeutung der Furka nebst Gotthard und Oberalp anerkannt. Auf den Verkehr über die Furka deutet auch die Stelle einer Satzung der Talleute von Ursern vom 1. Dezember 1420 hin, wo es heisst: "die von wallis durch unser tal farent und fil wandlung hant mit iren soem rossen". Ursern und Uri gewährten sich Zollvergünstigungen und trafen am 6. August 1531 wegen Zoll und Weggeld über die Furka einen Vergleich. Im Jahre 1503 verhandelten Uri und Wallis wegen der Fuhrleite. Aus den Handelsbeziehungen spinnen sich politische Beziehungen. Seit altersher besaßen Gommer auch Alprechte auf der Garschenalp am Nordhang des Finsterstockes, worüber es auch Prozessakten aus dem 15. Jahrhundert gibt.

7 *Louis Carlen*, Zur Geschichte der Furkastrasse, in: *Strasse und Verkehr* 41 (1955), S. 271–275; *ders.*, Graubünden und Wallis, in: *BWG XVI* (1973), S. 5–16; *ders.*, Die Furka. Von Gletsch zum Rhonegletscher nach Realp, Brig 1984; *ders.*, Urserns Beziehungen zum Wallis, in: *Ursern – Das imposante Hochtal zwischen Gotthard, Furka und Oberalp in Wort und Bild*, Bern 1978, S. 61 ff.; *Ferdinand Kreuzer*, Geschichte des Landes um die Furka, o.O. 1982; *Iso Müller*, Der Passverkehr über Furka-Oberalp um 1200, in: *BWG X* (1950), S. 401–437; *ders.*, Die Wanderung der Walser über Furka-Oberalp und ihr Einfluss auf den Gotthardweg, in: *Zeitschrift für Schweizer Geschichte* 16 (1936), S. 353–428; *ders.*, Geschichte, in: *Furkastrasse, Andermatt-Gletsch*, hsg. von PTT, Bern 1951, S. 38–44; *Francesco Dal Negro*, Die Strasse der Klöster: Furka, Oberalp, Abzweigungen Grimsel und Lukmanier, in: *Post-Hotel, Alberghi della posta nelle Alpicentrali*, Lugano 1986, S. 84–109;

Als Schneeweger an der Furka und Grimsel hatte mancher Gommer ein bescheidenes Einkommen. Aus dem Reisetagebuch einer Walliser Gesandtschaft, die im Winter 1417/18 durch das Goms auf das Konzil zu Konstanz zog, ist ersichtlich, dass die Gesellschaft Schneeweger mit sich nahm und verköstigen musste⁸.

II.

Der *Grimselpass* (2165 m) ist die Verbindung zum bernischen Gebiet⁹. Er findet im Brünig die nördliche Fortsetzung, die nach Unterwalden und auf die Märkte der Innerschweiz führte. Als internationale Durchgangsroute blühte die Grimselstrasse nur unter besonderen Konstellationen, nämlich bei einer Sperre des Gotthardpasses infolge Fehden der Waldstätte gegen Österreich oder gegen Mailand, oder bei Unterbruch der Strasse über den Grossen St. Bernhard, zum Beispiel wegen Feindseligkeiten im Waadtland, Wallis oder Piemont.

Über die Grimsel kamen kolonisierende Alemannen. Zweimal bildet sie auch die Pforte, durch die fremde Heere ins Goms drangen, aber beide mal eine Niederlage erlitten: im Jahre 1211 das Heer Herzog Berchtolds V. von Zähringen und 1419 das Berner Heer im Rarnerkrieg. Der erstere Vorstoss dürfte mit dem Versuch des Zähringer Herzogs zusammenhängen, seine Politik auf die Walliser Pässe auszuweiten¹⁰.

Erstmals wird 1397 das Grimsel-Hospiz erwähnt. Der Bau eines Hospizes zeugt vom mittelalterlichen Verkehr über den Pass. Im Jahre 1397 regelten die Boten von Bern, Oberhasli und Oberwallis zu Münster die gegenseitigen Handelsbeziehungen und einigten sich über den Unterhalt

8 *Dionys Imesch*, Die Reise einer Walliser Gesandtschaft auf das Konzil von Konstanz 1417–1418, in: BWG VIII, S. 57 ff.

9 *Arnold Bähler*, Mitteilungen über den Grimselpass und das Grimselhospiz, Biel 1895; *Albert Brüscheweiler*, Zur Geschichte des Grimselpasses, Interlaken 1895; *Louis Carlen*, Walliser Spuren in Unterwalden, in: *Wir Walser* 12 (1974), Nr. 2, S. 44–46; *Heinrich Dübi*, Die Berner Alpenpässe und ihre Benützung im Mittelalter, in: *Clubnachrichten der Sektion Bern des SAC*, Nr. 5 u. 6 (1936); *A. Kaufmann*, Geschichte, in: *Grimselstrasse, Meiringen-Gletsch*, hsg. von PTT, Bern 1951, S. 50–62; *Fritz Nussbaum*, Grundzüge einer Heimatkunde von Guttannen im Haslital, Bern 1925; *Enrico Rizzi*, Per una storia della via commerciale tra Milano e Berna attraverso i valichi del Gries e del Grimsel, in: *Scambi e trasferimenti tra commercio e cultura nell'arco alpino occidentale – Atti del XVI Colloquio Franco-Italiano*, Gressoney 1990; *Otto Zinniker*, Die Grimsel, Bern 1961.

10 *Heinrich Büttner*, Vom Bodensee und Genfersee zum Gotthardpass, in: *Die Alpen in der europäischen Geschichte des Mittelalters*, Konstanz/Stuttgart 1965, S. 109.

des Weges. Der Pass wurde vor allem von Vieh- und Pferdehändlern begangen, besonders die Oberhasler waren in dieser Beziehung rege tätig. Das Statut des Pomat von 1487 spricht mehrfach von der Durchfuhr von Waren über die Grimsel. Es scheint, dass auch die Beziehungen zur Innerschweiz teilweise über Grimsel und Brünig gingen. Darauf deuten hin, dass trotz der starken Hinwendung der Oberwalliser zum Benediktinerkloster Disentis in der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts im Kloster Engelberg zwei Mönche aus dem Wallis erscheinen: 1317 Johann und 1335 Peter von Wallis. Auch der Kult des Walliser und Walser Heiligen Theodul ist seit dem 12. Jahrhundert in Unterwalden heimisch.

III.

Der alte Grimselweg führt vom Pass hinunter nach Obergesteln und nach Ulrichen und von da durch das Aeginental zum *Nufenen* (2440 m) und *Gries* (2462 m). Der erstere ist die Verbindung zum Tessin¹¹, der zweite steigt nach Riale ins Pomat hinüber. Ihn benutzten die im Mittelalter in dieses Tal auswandernden Walliser. Durch die Besiedlung des Pomat (Val Formazza) durch deutschsprachige Walliser war der gesamte Passweg dem Wallis zugewandt. Dazu kommt noch das Übergreifen des Wallis auf Alpgebiete im Pomat. So besaßen Bürger von Niederwald das ausgedehnte Alpgebiet Bettelmatten, das erst anfangs des 19. Jahrhunderts in italienischen Besitz überging. Gommer arbeiteten als Säumer und Wegknechte. Sie zogen über diese Pässe auf oberitalienische Märkte, besonders nach Domodossola. Es gibt zahlreiche Zeugnisse von mittelalterlichem Handel. Walliser verkauften im Oberitalienischen Vieh, Käse und Tuch, Italiener im Wallis Wein, Früchte und anderes.

Die Stadt Bern, die Gemeinde Münster, die Leute des Eschentals und vom Pomat trafen 1397 eine Vereinbarung betreffend den Passverkehr über Grimsel und Gries.

1472 wurde bestimmt, dass die Männer von Formazza, die Lasten über den Griespass ins Wallis führten, zusammen mit jenen von Hasli und Ursern der Suste in Obergesteln für jedes Pferd und jede Nacht ein "Spengli" zah-

11 Ferdinand Kreuzer, Goms, Land an der jungen Rhone, 3. Aufl., Brig 1995, S. 319 f.

len sollten¹² und dass aus dem Wegzoll der Pomater der Kirchenbau in Münster mitfinanziert werden sollte¹³.

IV.

Ebenfalls ins Italienische führt aus dem Goms der *Albrunpass* (2419 m), der vom Binnental nach Baceno im Antigoriotal geht. Der Pass wurde schon früh begangen. Der beste Kenner der Ur- und Frühgeschichte des Binntales, Gerd Graeser, sagt, in Bezug auf den Albrun, dass für die Römerzeit "die Wahrscheinlichkeit eines regelmässigen Waren-, Reisenden- und Depeschenverkehrs schon fast zur Gewissheit" wächst¹⁴.

Das Binnental gehörte in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts den Grafen von Savoyen, für die Binn als Ausgangspunkt zum Albrunpass wohl besondere Bedeutung gehabt hat¹⁵. Als Lehensträger hatten die Grafen in Binn die Herren von Turn, ein nicht unbedeutendes Adelsgeschlecht, das auch die Gestelnburg und das Viztum Lötschen von Savoyen zu Lehen hatte. Wenn der Bischof von Sitten sich dann in den Besitz des Tales setzte, und seine Meier dort nicht nur wirtschaftliche und verwaltungsrechtliche Funktionen, sondern auch hohe und niedere Gerichtsbarkeit ausüben liess, deutet das darauf hin, dass der Landesherr den Schlüssel zum Albrunpass in den Händen haben wollte¹⁶.

Dann aber hat das Adelsgeschlecht der Rodis-Baceno, das es verstand, sich nördlich und südlich der Walliser Alpen herrschaftlich festzusetzen, für den Verkehr über den Albrun eine besondere Rolle gespielt, wie wir aus den vielfältigen Forschungen von Enrico Rizzi wissen¹⁷.

Das erste mittelalterliche Zeugnis für den Verkehr über den Albrun stammt aus dem Jahre 1355, und dann erscheint der Albrun in allen Vereinbarungen zwischen dem Oberwallis und Ossola im 14. und 15. Jahrhundert.

12 Enrico Rizzi, Walser Regestenbuch, Anzola d'Ossola 1991, S. 86, Nr. 132, S. 132.

13 Rizzi (Anmk. 4), S. 157.

14 Gerd Graeser, Aus der Ur- und Frühgeschichte des Wallis, Naters 1966, S. 61.

15 Zur Alpenpasspolitik der Savoyer u.a. Giovanni Tabacco, La formazione della potenza sabauda come dominazione alpina, in: Die Alpen in der europäischen Geschichte des Mittelalters (= Vorträge und Forschungen X), Konstanz-Stuttgart 1965, S. 233.

16 Louis Carlen, Das Meiertum von Binn, in: Walliser Jahrbuch 25 (1956), S. 33–36.

17 Enrico Rizzi, Beziehungen zwischen Wallis und Ossola im 13. Jahrhundert, in: Blätter aus der Walliser Geschichte XVIII (1983), S. 137 f.; ders., Contributi (Anmk. 4), S. 156 f.; Enrico Rizzi, Fonti per la storia dei valichi alpini "minori" nella regione Walser dell'ovest, in: Beiträge zur alpinen Passgeschichte (Anmk. 1), S. 149 ff.

V.

Die Bedeutung dieser in den Süden führenden Pässe übertrifft der *Simplon* (2004 m), der durch seine tiefere Lage die Überquerung erleichtert¹⁸. Er hat römische Tradition¹⁹. Die neuen Funde aus Ausgrabungen der Jahre 1988–1993 bei Gamsen auf dem Territorium der früheren Gemeinde Glis lassen eine kulturelle Einordnung nach Süden, speziell zur sog. Golasecca-Kultur zu²⁰.

Der Simplon dürfte gegen Ende des 2. Jahrhunderts der römischen Kaiserzeit eine gebahnte Zufahrtsstrasse von Süden her erhalten haben. Dafür sprechen auf dem Passübergang gefundene Münzen, die mit Traian beginnen und gegen 200 nach Christus häufiger werden, ebenso eine Felsinschrift im untern Tal von Domodossola oberhalb Vogogna. Sie besagt, dass im Jahre 196 (vielleicht für 22600 Sestertien) eine Strasse gebaut wurde²¹. Da im Frühmittelalter die Quellen versagen, wissen wir nicht, wieweit der Pass in dieser Epoche benutzt wurde. Der Simplon wurde aber im Anfang des 11. Jahrhunderts wieder begangen und erhielt im 12. Jahrhundert einen besonderen Anstoss in der Benutzung als grosse Strassenverbindung. Das lässt sich, trotzdem erst im 13. Jahrhundert wieder sichere Nachrichten über

- 18 Klaus Anderegg, *Simplon, Dorf und Pass. Der alte Baubestand*, Simplon 1986; Peter Arnold, *Der Simplon. Zur Geschichte des Passes und des Dorfes*, Brig 1984; ders., *Simplon, die vier Strassen*, Brig 1975; ders., *Gondo-Zwischenbergen an der Landesgrenze am Simplonpass*, Brig 1968; Peter Bumann, *Der Verkehr am Simplon*, Visp 1974; Heinrich Büttner, *Die Erschliessung des Simplon als Fernstrasse*, in: *Schweiz. Zeitschrift für Geschichte* 3 (1953), S. 575–584; Claude-Alexander Cailler, *Essai sur l'histoire du Simplon de la fin du Moyen-Âge au début du XIXe siècle*, Liz.-Arbeit Fribourg 1947, La Tour-de-Peilz 1950; Antoine Lugon, *Le trafic par le Simplon et le désenclavement du Valais oriental (fin du XIIe – milieu du XIVe siècle)*, in: Pierre Dubuis (Hg.), *Ceux qui passent et ceux qui restent, Etudes sur les trafics transalpines et leur impact local*, Actes du Colloque de Bourg-Saint-Pierre, 23–25 septembre 1988; Antonietta Del Pedro, *Via delle genti e delle mercanzie, dal XIII al XVII secolo*, in: *La Storia* 6 (1981) 1, S. 42–46; Giuseppe Giacobini, *Breve saggio bibliografico sempioniano*, in: ebd. 6 (1981), S. 55 f.; Karl Gutzwiller, *Grundherren und Hirten am Simplon und der alte Passverkehr*, Naters 1947; Dionys Imesch, *Zur Geschichte des Simplonpasses*, Brig 1904; ders./Walter Perrig, *Zur Geschichte von Ganter*, Visp 1943; Philipp Kalbermatten, *Bibliographie über den Simplon*, Mskr. 1988.
- 19 Dazu Denis van Berchem, *Les Alpes sous la domination romaine*, dans: *Les routes et l'histoire*, Genève 1982, S. 185–218.
- 20 Philippe Curdy/Manuel Mottet/Claire Nicoud/Dominique Baudais/Karen Lundström/Bernard Moulin, *Brig-GlisWaldmatte, un habitant alpin de l'âge du Fer*, in: *Archäologie der Schweiz* 1993, S. 139–151; F. Wible, *Chronique des découvertes archéologiques dans le canton du Valais en 1992*, in: *Vallesia* XLVIII (1993), S. 463–477 und XLIX (1994), S. 261–272.
- 21 Felix Staehelin, *Die Schweiz in römischer Zeit*, Basel³ 1948, S. 376 f.; Walter Drack/Rudolf Fellmann, *Die Römer in der Schweiz*, Stuttgart 1988, S. 88 f.

den Simplonpass erscheinen, besonders aus der Alpenpasspolitik Friedrich I. erkennen. Der anfangs des 11. Jahrhunderts erwähnte Zoll in Cerro, das zwischen Gravellona-Toce und dem Ortasee liegt, deutet auf eine begangene, an einen grösseren Verkehr angeschlossene Strasse, eben die Simplon-Route. Dazu kommt der Einbezug der Passlandschaft in das Bistum Novara spätestens im 11. Jahrhundert sowie die Ausrichtung der dem staufischen Herrscherhaus treu ergebenen Grafen von Biandrate auf die gleiche Landschaft²². Kaiser Friedrich I. behielt sich 1177 bei einer Lehnungsverleihung ausdrücklich die Burg Arto am Ortasee vor, weil sie zur Überwachung einer der grossen Alpenübergänge, eben des Simplon, gedacht war²³.

In ähnlichem Zusammenhang besteht die Betonung des auf den Simplon ausgerichteten Strassenrechtes der Bischöfe von Sitten, die sich in der Auseinandersetzung zwischen den Staufern und den Savoyern 1184/85 auf die Seite Friedrichs I. stellten. Friedrich I. zog Sitten im Jahre 1189 als unmittelbares Bistum ans Reich und schützte es damit gegen die Savoyer Ansprüche. Für Friedrich I. und seinen Sohn Heinrich VI. aber war damit der Nordanstieg zum Simplon für die Staufer gesichert. Auch die Aufzeichnung des Sittener Stadtrechts von ca. 1217 unter Bischof Landrich von Mont (1206–1237), das teils altes Gewohnheitsrecht enthält²⁴, zeigt in Bestimmungen über Warenzölle, dass die Simplonstrasse in der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts als Fernhandelsstrasse gedient hat.

1235 ist das Johanniterhospiz auf dem Simplon belegt. Die Statuten von Domodossola nennen 1425 auch ein Hospiz in Ruden. Im 13. Jahrhundert wurden verschiedene Verträge abgeschlossen, die auf einen zunehmenden Handelsverkehr hindeuten. Landfriedensverträge kamen der Sicherung des Passes zu gute.

Im gleichen Jahrhundert treten berühmte Reisende auf: 1254 überschritt Erzbischof Odo von Rouen den Simplonpass, 1275 Papst Gregor X., der vom Konzil von Lyon nach Rom zurückkehrte, 1391 der spätere Kaiser Karl IV. Die Bischöfe von Sitten versuchten, über den Pass hinaus bis ins

22 Vgl. u.a. *Alfred Haverkamp*, Friedrich I. und der hohe italienische Adel, in: *Beiträge zur Geschichte Italiens im 12. Jahrhundert*, hsg. vom Konstanzer Arbeitskreis für mittelalterliche Geschichte, Sonderbd. 9, Sigmaringen 1971, S. 64, 87 ff.; *Louis Carlen*, Walliser Rechtsgeschichte, Brig 1993, S. 71 f.; *Hagen Keller*, Adelsheerrschaft und städtische Gesellschaft in Oberitalien, 9. bis 12. Jahrhundert, Tübingen 1979, S. 144 f., 148, 266, 277, 301, 390.

23 *Heinrich Büttner*, Die Alpenpasspolitik Friedrich Barbarossas, in: *Grundfragen der Alemannischen Geschichte, Vorträge und Forschungen* hsg. vom Institut für Geschichtliche Landesforschung des Bodenseegebietes, I, Lindau-Konstanz 1955, S. 255, 262.

24 *Jean Gremaud*, Documents relatifs à l'histoire du Valais, I, Lausanne 1875, Nr. 265.

obere Eschental besitzmässig auszugreifen, um so die durchgehende Passroute in ihre Hand zu bekommen. Während des ganzen Mittelalters wandten die Bischöfe dem Simplon ihre Aufmerksamkeit zu. Wohl war der Unterhalt des Weges kostspielig, anderseits fielen Zölle in Brig, Simplon, Visp und Leuk und Sustengelder an. Im Jahre 1300 gab der Bischof den Einzug des Zolls in Brig als Lehen weiter und verlangte dafür 60 Schilling²⁵. Den Ballenführern, das waren die Transporteure, die besonders aus den Gemeinden Brig, Naters und Simplon kamen und sich genossenschaftlich zusammenschlossen, brachte der Transport der Güter über den Pass willkommenen Verdienst. Die Suste in Brig war Warenlager und Umschlagplatz für den Warentransport über den Simplon. Im Jahre 1362 nahm sie mehr als 6000 Warenballen auf²⁶, obwohl nach 1360 für Simplon und Grosser St. Bernhard ein Rückgang des Fernhandels feststellbar ist. Der gesamte Fernhandel über den Simplon war schon bis 1380 auf wenig über 500 Saum (ca. 80 Tonnen), d.h. etwa 20 % der Höhepunkte vor und nach 1300 gesunken²⁷. Urkundlich erscheint die Suste von Brig erstmals in den Jahren 1271–1273, als der Bischof von Sitten über ihren Warenverkehr mit Kaufleuten aus Mailand und Pistoia einen Vertrag abschloss²⁸. Einen ähnlichen Vertrag ging der Bischof 1291 auch mit der Gemeinde Mailand ein²⁹.

Das Scheitern der ennetbrigischen Politik der Walliser in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts zeitigte für den Simplonverkehr empfindliche Einbussen.

VI.

Bleiben wir auf der Südseite kommen wir zu den Alpenübergängen im Bereich der Vispertäler. Sie müssen ebenfalls schon früh benutzt worden sein. Es handelt sich um den Monte Moro (2862 m), Antronapass (2844 m) und Theodulpass (3322 m).

25 Gremaud, III, Nr. 1554.

26 Louis Carlen, Zur Geschichte von Brig, Von den Anfängen bis 1600, Brig, 2. Aufl., 1985, S. 13.

27 Hassinger, S. 349, 352 f.; vgl. auch Pio Caroni, Zur Bedeutung des Warentransportes für die Bevölkerung der Passgebiete, in: Schweiz. Zeitschrift für Geschichte 29 (1979), S. 94.

28 Gremaud, II, Nr. 805.

29 Gremaud, II, Nr. 1017.

Für den *Monte Moro-Pass* (2868 m) lässt sich ein Römerweg nachweisen³⁰. Als die Saaser Pässe im 13. Jahrhundert in den Einflussbereich der Grafen von Biandrate gelangten, nahm der Passverkehr zu. Zwei Urkunden von 1250 sprechen für die Benutzung des Monte Moro-Passes. Aufgefundene Trassereste lassen annehmen, der Pass sei schon vor den Walserwanderungen ausgebaut worden.

Eine Vereinbarung zwischen den Bischöfen von Sitten und Novara bezeichnet 1267 der *Antronapass* (2842 m), der schon 1217 von lombardischen Kaufleuten benutzt wurde³¹, als offen. Eine 1963 auf diesem Pass aufgefundene römische Münze, die zwischen 324 und 333 nach Christus geschlagen wurde, deutet auf eine frühe Begehung hin.

Diese Pässe haben für die mittelalterliche Walserwanderung eine Rolle gespielt³². 1403 trafen sich 29 Vertreter des Val Anzasca und fünf aus dem Saastal und vereinbarten, die Strasse über den Monte Moro stets in gutem Zustand zu erhalten. Alle, die an der Strasse von Visp bis Piè di Mulera wohnten, wurden zum Unterhalt verpflichtet. Ein ähnliches Abkommen schlossen 1415 die Leute des Antrona- und des Saastales. Der Antronapass ist auch auf den Karten der Chroniken, z.B. von Johannes Stumpf 1548, eingetragen, was darauf schliessen lässt, dass er schon früh begangen wurde.

VII.

Ebenfalls früh und das ganze Mittelalter hindurch wurde auch der *Theodulpass* (3317 m) benutzt³³. Bis ins 16. Jahrhundert hinein wird er vielfach als Matterberg (Mons Pratoborni) bezeichnet. Münzfunde beweisen,

30 C. Favre, Etude sur l'histoire du passage italo-suisse du Haut-Valais entre Simplon et Mont-Rose, in: JSG 8 (1883), S. 173; Konrad Imseng, Saas-Thal. Querschnitt durch die Ur-, Früh- und Siedlungsgeschichte mit besonderer Berücksichtigung des Saastales, Saas-Fee 1973, S. 55 f.; ders., Saas-Thal, Visp 1973; Peter Joseph Ruppen, Die Chronik des Thales Saas, 1845, erw. Neudruck Visp 1945.

31 Rizzi (Anmk. 4), S. 153.

32 Enrico Rizzi, Geschichte der Walser, Anzola d'Ossola 1993, S. 169 ff.

33 Albert Julen, Die Namen von Zermatt und seinen Bergen im Lichte der Geschichte, in: BWG XI (1951), S. 3–58; Peter Lehner/Annemarie Julen-Lehner, Fund mittelalterlicher Münzen, Schuhwerk, Kleiderreste und menschlichem Gebein am oberen Theodulgletscher bei Zermatt, in: BWG 19 (1986), S. 187–200; Alfred Lüthi, Der Theodulpass, in: Der Geschichtsfreund 125 (1972), S. 215–245; ders., Alpwüstungen im Gebiet von Zermatt, in: Geogr. Helvetica 26 (1971), S. 58–62; ders., Zermatt und die Hochalpenpässe, in: Blätter aus der Walliser Geschichte XVII (1978–81), S. 9 ff.; ders., Nochmals der Theodulpass, ebd. S. 343 ff.; Leo Meyer, Zermatt in alten Zeiten, in: SAC-Jahrbuch 57 (1922), S. 241–280; Hans Anton von Roten, Zum Namen des Theodulpasses, in: BWG X (1949), S. 381–382; Walter Schmid, Zermatt, Bern 1972.

dass der Pass in römischer Zeit begangen wurde. Geländearchäologische Untersuchungen der letzten Jahre belegen, dass Zermatt im Mittelalter ein Verkehrsknoten war und die Funktion eines Etappenortes hatte. Es war auch Ausgangspunkt für den nach Macugnaga führenden *Weisstorpass* (3500 m), dessen Begehung Enrico Rizzi für das 14. Jahrhundert nachweisen kann³⁴.

Der *Augstbordpass* (2894 m) war ein wichtiger Zubringer vom Turmanntal nach St. Niklaus. Gegen Norden war der Zermatter Raum durch den *Col d'Hérens* (3465 m)³⁵ mit dem Eringertal und durch das *Triftjoch* (3530 m) und den *Col Durand* (3455 m) mit dem Eifischtal in Kontakt. Über den Col d'Hérens bestand für die Zermatter bis 1665 eine Prozessionspflicht. Die Beziehungen zwischen Zermatt und Evolène waren so gross, dass der Pfarrer von St-Martin noch im 15. Jahrhundert beauftragt wurde, einen deutschsprachigen Kaplan anzustellen. In der gleichen Pfarrei findet man eine Reihe Zermatter Geschlechter.

Aus dem Bagnestal führte das *Fenêtre de Durand* (2805 m) und aus dem Mittelwallis der *Col Collon* (3170 m) ins Valpellinetal. Der letztere wird von Stumpf ebenfalls verzeichnet.

VIII.

Kehren wir nochmals ins Oberwallis zurück und begeben uns auf die Walliser Nordseite, auf der die Pässe ins Bernische führen.

Der *Gemmipass* (2316 m)³⁶ wurde, wie Funde nahelegen, wohl schon in urgeschichtlicher Zeit begangen. Der Berner Konrad Justinger berichtet in seiner Chronik von Truppendurchzügen über die Gemmi anfangs des 13. Jahrhunderts. Klaus Aerni nimmt an, dass die Gemmi um 1232 als Natur-

34 Rizzi (Anmk. 4), S. 153.

35 W.A.B. Coolidge, Il Col d'Hérens nella storia, in: Riv. Mens. del C.A.I. VII (1916).

36 Klaus Aerni, Die Entwicklung des Gemmipasses, in: Schweiz. Zeitschrift für Geschichte 29 (1979), S. 53–83; ders., Gemmi – Lötschen – Grimsel, Beiträge zur bernischen Passgeschichte, in: Jahrbuch der Geogr. Ges. Bern 51 (1973/74), S. 23–61; Emil Audétat, Verkehrsstrassen und Handelsbeziehungen Berns im Mittelalter, Diss. Bern 1921; G. Baumann, Das bernische Strassenwesen bis 1798, Bern 1925; Lukas Hoegi, Gemmi – Schöllenen: historische Bautechnik im Felsgelände, in: Industriearchäologie I (1980), I, S. 3–7; Winfried Lausberg, Die Gemmi, Geschichte eines Alpenüberganges, Hamburg 1975; Marcel Oriani, Geschichtliches über den Gemmipass, in: Walliser Jahrbuch 26 (1957), S. 31–33.

weg oder als gewordener oder gebahnter Weg benutzt worden ist. Am 27. Juli 1252 schlossen Bern und der Bischof von Sitten einen Vertrag, der auch vorsah, dass bei Streitigkeiten auf der Gemmi oder dem Sanetschpass ein Schiedsgericht tagen sollte. 1318 wird ein Hospiz auf der Gemmi erwähnt. Spätestens 1425 war der Gemmipass in einem Zustand, der es gestattete, von Leukerbad aus Rindvieh auf die jenseits der Passhöhe liegenden Alpen zu treiben. Das besagt, dass es auch möglich war, Saumtiere wie Pferde und Maulesel mit Waren über den Pass zu führen. Eine Urkunde von 1402 erwähnt den Wegzoll im Tal von Leukerbad, den die Stadt Leuk einem gewissen Cuono gegen einen jährlichen Zins von 6 Schilling überliess. Dieser Zoll dürfte mit dem Gemmipass in Zusammenhang stehen. Konrad Türost nahm die Gemmi in seine 1495/97 entstandene Schweizer Karte auf.

IX.

Sanetsch- (2243 m)³⁷, *Rawil*- (2429 m)³⁸ und *Lötschenpass* (2690 m)³⁹ dienten mehr dem Lokalverkehr. Der letztere, für den im beginnenden 16. und um die Wende zum 18. Jahrhundert ein eigentliches Strassenprojekt bestand, spielte für die Walserwanderungen von Lötschen ins Berner Oberland eine Rolle. Über den Rawil eilte 1376 Thüring von Brandis aus dem Emmental seinem mit den Oberwallisern in Streit liegenden Schwager Anton von Turn zu Hilfe. Auch der Sanetsch wurde schon im frühen Mittelalter begangen. Wiederholt überquerten ihn im 14. und 15. Jahrhundert Truppen, so 1418 die Berner, die gegen Sitten zogen und 1475 der aus 3000 Mann bestehende Haufen von Bernern und Solothurnern, die den von Savoyen angegriffenen Oberwallisern Entsatz brachten.

37 *Rudolf Müller*, Vom Sanetsch, in: *Blätter für bernische Geschichte, Kunst und Altertumskunde* 28 (1928), S. 24–33; *Arnold Seewer*, Walliser Besitzungen in der Gemeinde Gsteig, in: *Beiträge zur Heimatkunde der Landschaft Saanen, Gsteig-Lauenen* 1955, S. 234–252.

38 *Hans Gruetter*, Der Rawilpass – mit antikem Vorgänger am Kaltwasserpas? Zum Fund röm. Leisten- u. Rundziegelfragmente am Westufer des Iffigsees (2065 m), in: *Festschrift für Georges Grosjean*, Bern 1983–85, S. 453–466; *Andreas Niklaus*, Geschichte des Rawilpasses, Bern 1982.

39 *Leopold Bortner*, Ein Strassenstreit am Lötschberg um die Wende zum 18. Jahrhundert, in: *Festschrift Oskar Vasella*, Freiburg 1964, S. 385–402; *Rudolf Riggenschach*, Das Lötschbergprojekt Ruffiners von 1519, in: *Neues Berner Taschenbuch* 34 (1929), S. 143–168.

X.

Der wichtigste Walliser Pass ist der *Grosse St. Bernhard* (2469 m)⁴⁰. Sowohl in der Antike wie im frühen, hohen und späten Mittelalter kam ihm hohe Bedeutung zu, was Fürsten und Staatsmänner immer wieder bewog, ihn in eine grosszügige Alpenpasspolitik einzubeziehen.

Unter den Römern wurde der Grosse St. Bernhard rege benutzt; Claudius liess ihn sogar im Jahre 47 nach Christus pflastern. Auf dem Pass erhob sich ein dem Jupiter Poeninus geweihtes Heiligtum, ein einfaches Antentempelchen. Zu dessen Seiten waren die Behausung des Tempelwächters und die *mansio*, ein Haus für Reisende und Reit- und Lasttiere.

Das Frühmittelalter sah einen reichen Passverkehr. Die Karolinger zählten den Grossen St. Bernhard zusammen mit Mont-Cenis und Septimer zu den drei guten Alpenpässen, Karl der Grosse setzte auf ihnen nach seiner Rückkehr aus Italien Beamte ein. Diese waren zugleich Schirmherren und Zöllner⁴¹.

In Bourg-Saint-Pierre am Mont-Joux, wie der St. Bernhards-Berg genannt wurde, entstand ein klösterliches Hospiz, das zahlreiche adelige Gäste reich bedachten. König Rudolf III. von Burgund schenkte dieses Kloster im Jahre 1011 seiner zweiten Gemahlin Irmengard. Später baute Bernhard, Archidiakon von Aosta, der vermutlich mit der Königin Irmengard verwandt

40 Jean-Pierre Chapuisant, Les deux faces anglaises du Grand Saint-Bernard au Moyen Age, in: *Vallesia XXVI* (1971), S. 5–15; Georges Chrétien Deslonges, Essais historiques sur le Mont-Saint-Bernard, Saint-Maurice 1989; André Donnet, Saint-Bernard et les origines de l'hospice du Mont Joux, St-Maurice 1942; ders., Le Grand Saint-Bernard, Neuchâtel 1950; Victor Dupuis, De Martigny au Grand-Saint-Bernard, Martigny 1948; Léon Dupont Lachenal, Histoire d'une route, in: L. Moret-Rausis, La vie d'une cité alpine: Bourg-St-Pierre, Martigny 1956, S. XIII–XXXI; Chantal Fournier, Warenverkehr am Grossen Sankt Bernhard am Ende des XIII. Jahrhunderts: ein offenes Problem, in: Vierteljahresschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Beiheft 83 (1987), S. 123–126; Lucien Quaglia, La Maison du Grand-Saint-Bernard, Aoste 1955; ders./Jean-Marie Theurillat/Ernst Schüle, Les comptes de l'Hospice du Grand Saint-Bernard (1397–1477), in: *Vallesia XXVIII* (1973), S. 1–162 u. XXX (1975), S. 169–384; Walther Staub, Der Grosse St. Bernhard und seine Bedeutung für das westschweizerische Mittelland, *Erdkunde I*, Bonn 1957, S. 266–281; Gerold Walser, Die römischen Strassen in der Schweiz, Bern 1967; ders., Studien zur Alpengeschichte in antiker Zeit, Stuttgart 1994.

41 Vgl. u.a. Y. Renouard, Les voies de communication entre la France et le Piémont au Moyen Age, in: *Bull. storico-bibliografico subalpina* 61 (1963), S. 241; Vgl. bes. Maria Clotilde Daviso di Carvensod, I pedaggi delle Alpi Occidentali nel Medio Evo, *Miscellanea di storia italiane*, Serie IV, vol. V, Torino 1961.

war, ein Hospiz auf dem Pass. Seit fast einem Jahrtausend wirkt es segensreich im Dienst der Passwanderer. Von seinem Ansehen und damit von jenem des von ihm beherrschten Alpenübergangs zeugt, dass das Hospiz im 13. Jahrhundert Besitz in über 18 verschiedenen Diözesen hatte, selbst in England, Flandern und Süditalien. König Knut von England und Dänemark verwandte sich 1027 bei Kaiser Konrad für die Sicherheit der Strasse über den Grossen St. Bernhard. Dieser wurde in der Aufbaupolitik der savoyischen Macht zu einem wichtigen Faktor.

Das ganze Mittelalter hindurch bewahrte der Pass seine Bedeutung. Sie stieg mit dem Aufschwung der Champagner Messen und später der Genfer Messen. Der Grosse St. Bernhard war eine wichtige Ader des Handels und Güterverkehrs zwischen Süd und Nord und West. Die Auswertung der Zölle in Bard, Villeneuve und St-Maurice gibt ein anschauliches Bild vom Warenverkehr⁴². Da sich nach 1350 die europäischen Wirtschaftszentren verlagerten, die Märkte der Champagne darnieder gingen und durch die Märkte von Genf ersetzt wurden, die über den Col du Mont-Cenis beliefert wurden, verlor der Grosse St. Bernhard seine Vormachtstellung. Auch wurde die Konkurrenz des Gotthards und des Simplons spürbar. Verschiedentlich benutzten ihn militärische Kontingente, so zog im Jahre 1033 das Heer Konrads II. über den Pass und 1475 überschritten ihn die Mailänder Truppen.

Der Grosse St. Bernhard sah auch zahlreiche Pilger, denn er war Bestandteil der Wallfahrtsstrasse nach Rom. Darum heisst es in einer Urkunde: "Ueber die berge vone Monjeu wâ gar ofte ein grössess durchgâng ist." Zu den berühmten Passgängern gehören Päpste und Kaiser, so die Päpste Stefan II. (753), Leo III. (804), Leo IX. (1049), Eugen II. (1147) und die Kaiser Heinrich IV. (1179), Friedrich I. (1189), Friedrich II. (1211), Sigismund (1412).

Es gibt über den Grossen St. Bernhard eine verhältnismässig reiche Literatur, die sowohl archäologische, religions- und wirtschaftsgeschichtliche Quellen auswertet und auch die vor allem aus Zollrechnungen und Zollregistern erschlossene Handels- und Verkehrsgeschichte behandelt. Wir können deshalb hier einen Schlusspunkt setzen.

Es besteht kein Zweifel, dass dem Grossen St. Bernhard unter den Waliser Pässen des Mittelalters die führende Rolle zukommt, gefolgt vom Sim-

42 *Hassinger*, S. 321 ff., 331 ff., 348.

plon. Das bedeutet auch, dass die Verbindung Nord-Süd ihre eminente Bedeutung hat. Die Alpenpässe waren eine Klammer, die das Abendland diesseits und jenseits der Alpen zusammenband und zusammenbindet. Sie haben völkerverbindende Kraft.